Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

AEROPORTO CIVILE DI LAMEZIA TERME (CZ)

LOTTO L1 - Sviluppo aerostazione passeggeri
CUP: H84G22000030009
LOTTO L2 - Interventi per la security e la digitalizzazione
CUP: H86I22000390002
LOTTO L6 - Potenziamento delle reti di sottoservizi e impianti tecnologici
CUP: H84G22000060009

PROGETTO ESECUTIVO

LOTTI L1, L2, L6

RELAZIONE SUPERAMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE

GRUPPO DI PROGETTAZIONE Raggruppamento Temporaneo di Professionisti	TECHNITAL	ETS Engineering and Technical Services S.p.A.
	Direttore Tecnico e Responsabile integrazione prestazioni specialistiche: ing. Filippo Busola Geologia: dott. Emanuele Fresia Progettazione idraulica: ing. Alessandro Cacciatori Project Manager: ing. Emanuela Perina CSP: arch. Elisabeth Foroni	Direttore Tecnico: ing. Giambattista Parietti Progettazione Specialistica Impianti: ing. Marco Bergami P.I. Daniele Togni ing. Enrico Facchinetti
AERTEC	VALLE 3.0	incide
Direttore tecnico: ing. Aeronautico Carlos Berenguer López Responsabile sistemi di trasporto: ing. Pedro Tena Calderón	Direttore tecnico: arch. Emanuela Valle Progettazione architettonica: arch. Maria Camilla Valle arch. Leonardo Giovannozzi	Direttore tecnico e progettazione strutturale: ing. Gianluca Vallerini Coordinatore progettazione strutture: ing. Matteo Pagnozzi

CODICE ELABORATO								REVISIONE		
Fase	Lotto	Ambito	Disciplina	Tipo	Numero	Rev	Scala	Id.	Data	Descrizione
E	L1	00	SBA	RE	01	B		A	FEBBRAIO 2025	Emissione
								B	MAGGIO 2025	Recepimento indicazioni Ente di Verifica
								C		
								D		
NOME FILE:	AI015P-E-L1-00-SBA-RE-01-B.doc							REDAZIONE:	arch. L.Giovannozzi	Valle 3.0 S.r.l.

Visto del Committente: **Società Aeroportuale Calabrese S.p.A.**

INTERVENTO FACENTE PARTE DEL	IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:	IL POST HOLDER DI AREA:
Contratto Istituzionale di Sviluppo "CIS VOLARE"	ing. Ferdinando Saracco	OPERATIONAL SERVICES MANAGER: Emilio Parrilla PASSENGER EXPERIENCE MANAGER: Sabrina Mileto PH PROGETTAZIONE: Ferdinando Saracco

Approvazione **ENAC:**

INDICE

1. ACCESSIBILITA' E USABILITA' DELL'AMBIENTE COSTRUITO 3
2. SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE 4
2.1. Aree edificabili, opere di urbanizzazione e di arredo urbano 4
2.2. Norme generali degli edifici 6
3. PRINCIPI GENERALI RELATIVI AI PERCORSI TATTILI PER DISABILI VISIVI 8
3.1. Guide Naturali 8
3.2. Percorsi tattili (guide artificiali) 8
3.3. Codifica e linguaggio degli elementi tattili 9
3.4. I materiali utilizzati 9
4. PRESCRIZIONI PROGETTUALI GENERALI 10
5. AMBITI DI APPLICAZIONE 11
5.1. Ambito 1 - Terminal partenze 11
5.2. Ambito 2 - Terminal arrivi 12
5.3. Ambito 4 - Avancorpo 13
5.4. Ambito 8 - Sistemazioni esterne landside 14
5.5. Ambito 9 - Sistemazioni esterne Airside 15
6. DICHIARAZIONE DI CONFORMITA' PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE (L. 13/89 e successive modifiche ed integrazioni) 17

1. ACCESSIBILITA' E USABILITA' DELL'AMBIENTE COSTRUITO

Il 18 febbraio 2021 è stata pubblicata la norma **UNI CEI EN 17210:2021**, dal titolo "**Accessibilità e usabilità dell'ambiente costruito - Requisiti funzionali**".

Questo documento descrive i requisiti minimi funzionali di base e le raccomandazioni per un ambiente costruito accessibile e usabile secondo l'approccio "Design for All"/"Universal Design" a favore di un utilizzo equo e sicuro per il maggior numero di utenti, incluse le persone con disabilità.

I requisiti e le raccomandazioni indicati nel presente documento si applicano all'intero spettro dell'ambiente costruito.

Tali requisiti e raccomandazioni funzionali di accessibilità e fruibilità sono pertinenti alla progettazione, costruzione, ristrutturazione o adattamento e manutenzione degli ambienti costruiti, incluse le aree pedonali e urbane esterne.

"Design for All" e "Universal Design" condividono una filosofia di progettazione inclusiva simile. Universal Design significa progettare prodotti, ambienti, programmi e servizi che siano fruibili da tutte le persone, nel miglior modo possibile, senza necessità di adattamento o di progettazione specializzata. L'Universal Design non esclude dispositivi assistivi per particolari gruppi di persone con disabilità qualora siano necessari.

I requisiti funzionali e le raccomandazioni del documento sono formulati in termini qualitativi e descrivono gli obiettivi che sono da raggiungere, in funzione della diversità che un ampio ventaglio di utenti presenta (obiettivi di protezione) e che possono essere utilizzati come criteri per l'assegnazione di contratti pubblici (a supporto delle direttive sugli appalti pubblici) così come per altri scopi, per esempio per le leggi sull'accessibilità. Il documento non prescrive o descrive come questi requisiti funzionali dovrebbero essere soddisfatti e pertanto non è destinato a entrare in conflitto con le norme nazionali di accessibilità.

La UNI CEI EN 17210 è basata in massima parte sulla ISO 21542:2011 Building construction - Accessibility and usability of the built environment (in corso di revisione) ed è integrata con riferimenti a documenti alternativi e/o complementari. È prevista come aiuto principalmente a committenti pubblici, ma anche architetti, ingegneri, responsabili di servizi, ergonomi e altri stakeholder nelle rispettive aree di competenza, per consentire loro di richiedere, specificare, progettare e valutare la conformità correlata all'accessibilità dell'ambiente costruito, utilizzando un quadro di riferimento comune e un linguaggio comune, in modo da garantire l'accessibilità per tutti.

Il progetto di adeguamento e ampliamento dell'Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme tiene conto e fa proprie le linee guida dell'accessibilità e usabilità dell'ambiente costruito.

2. SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

L'immobile in oggetto rientra nel campo d'applicazione del D.P.R. 24 luglio 1996 n° 503 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici". Pertanto si applica il DM 14 giugno 1989 n° 236 "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità…….", ai sensi del quale deve essere garantito un livello di accessibilità degli spazi interni, tale da consentire la fruizione dell'edificio sia al pubblico che al personale in servizio, prescrizioni che vengono confermate anche dalla Legge Regione Calabria n.8 del 23/07/98 Eliminazione Barriere Architettoniche. Negli spazi esterni pedonali devono inoltre essere previsti percorsi accessibili in grado di consentire le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

Il presente documento si avvale anche delle linee guida previste per le aerostazioni conformi ai requisiti richiesti dalle Associazioni nazionali disabili visivi e ipovedenti (I.N.M.A.C.I.).

Si definisce:

- **PRM**, ovvero **"Persona con disabilità e persona a mobilità ridotta",** tutte le persone che hanno una menomazione fisica, mentale, intellettiva o sensoriale, permanente o temporanea, per le quali, l'interazione con barriere di diversa natura, possa ostacolare la loro piena ed effettiva utilizzazione del trasporto su base di uguaglianza con gli altri passeggeri, oppure la cui mobilità nell'utilizzo dei mezzi di trasporto sia ridotta a causa dell'età;

- **PPO**, ovvero **"Percorso privo di ostacoli",** un percorso privo di ostacoli è il collegamento tra due o più spazi pubblici destinati al trasporto di passeggeri. Detto percorso può essere utilizzato da tutte le persone con disabilità e a mobilità ridotta. Per raggiungere questo obiettivo, è possibile suddividere il percorso per rispondere meglio alle esigenze di tutte le persone con disabilità e a mobilità ridotta. L'insieme di tutte le parti del percorso privo di ostacoli costituisce il percorso accessibile a tutte le persone con disabilità e a mobilità ridotta;

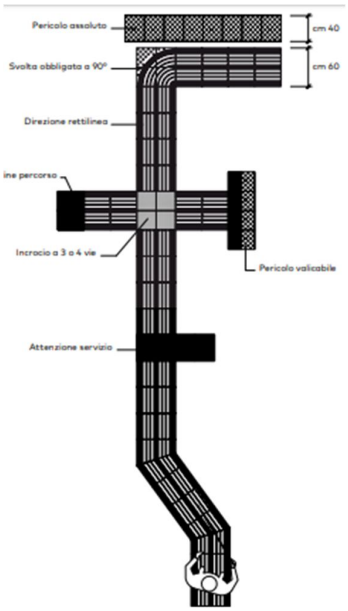
2.1. Aree edificabili, opere di urbanizzazione e di arredo urbano

Spazi esterni di pertinenza dell'edificio e loro componenti: per gli spazi esterni di pertinenza dell'edificio e loro componenti come percorsi e pavimentazioni valgono le norme stabilite ai punti 4.2 e 8.2 del D.M. 236/89. In particolare, le pavimentazioni dei percorsi, delle rampe e dei marciapiedi è antisdrucciolevole. I grigliati utilizzati come canale di raccolta delle acque sono realizzati con maglie non attraversabili da una sfera di cm 2 di diametro, tale da non costituire ostacolo o pericoli. L'accessibilità deve essere garantita per gli spazi esterni e per quelli interni; s'intende garantita per gli spazi esterni quando esiste un percorso fruibile da tutti.

Spazi pedonali: gli spazi pubblici le opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale prevedono almeno un percorso accessibile in grado di consentire l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale. Si applicano, per quanto riguarda le caratteristiche del suddetto percorso, le norme contenute ai punti 4.2.1, 4.2.2 e 8.2.1, 8.2.2 del D.M. 236/89. In particolare, le pendenze longitudinali non superano il 5%, e quelle trasversali al percorso non superano l'1%, i dislivelli tra strada e marciapiede non superano i 12/15 cm e sono superabili con l'inserimento di brevi rampe di raccordo con pendenza non superiore al 15%.

Marciapiedi: si applicano alle caratteristiche delle pavimentazioni e ai raccordi tra i marciapiedi e spazi carrabili le prescrizioni di cui ai punti 4.2.2 e 8.2.2 del D.M. 236/89 relativamente ai percorsi pedonali in adiacenza a spazi carrabili. Il dislivello tra il piano del marciapiede e le zone carrabili a esso adiacenti non supera i 15 cm. La larghezza dei marciapiedi consente la fruizione anche da parte di persone su sedia a ruote e sono stati inseriti i percorsi tattili per consentire la fruizione anche da parte delle persone con capacità sensoriale ridotta.

Percorsi tattili: Per i Loges esterni sono state selezionate pavimentazioni in lastre di quarzo cemento a doppio strato a forma rettangolare o quadrata. Lo strato superficiale, di spessore pari a mm 15 circa, reca impronte superficiali a rilievo atte al riconoscimento tattile da parte dei non vedenti secondo lo standard LOGES a sei codici, ed è costituito da un impasto di cemento Portland 42,5, scaglie di pietra frantumata selezionate con curva granulometrica mm 0-3, additivato con ossidi di ferro per ottenere le colorazioni richieste; mentre lo strato di sottofondo, di spessore pari a mm 20 circa, è costituito da un impasto semiumido di cemento Portland 42,5, scaglie di pietra frantumata con granulometria mm 3-5, sabbie basaltiche e calcaree. La produzione dei manufatti viene realizzata secondo procedure conformi alle prescrizioni di cui alla norma UNI EN 1339 ed è contraddistinta dalla marcatura CE.



Schema di funzionamento del sistema Loges

Attraversamenti pedonali: gli attraversamenti pedonali anche interni al complesso saranno illuminati nelle ore notturne o in condizioni di scarsa visibilità. Il fondo stradale, in prossimità dell'attraversamento pedonale, potrà essere differenziato mediante rugosità poste sul manto stradale, al fine di segnalare la necessità di moderare la velocità. Le piattaforme salvagente devono essere accessibili alle persone su sedia a ruote. Gli impianti semaforici saranno dotati di avvisatori acustici che segnalano il tempo di via libera anche a non vedenti.

Scale e rampe: Per le scale e le rampe valgono le norme contenute ai punti 4.1.10; 4.1.11 e 8.1.10 e 8.1.11 del D.M. 236/89. La pendenza delle rampe consentirà il transito senza affaticamento anche in relazione alla lunghezza della stessa. Le scale di progetto hanno un andamento regolare con un corretto rapporto tra pedata ed alzata. La larghezza delle rampe permette il passaggio di due persone contemporaneamente. Per le scale accessibili al pubblico valgono gli accorgimenti previsti, con fasce di segnalazione, di inizio e fine rampa, posizionate a 30 cm dal primo gradino in ascesa e 40 cm dal primo gradino in discesa. Nel terminal partenze il piano mezzanino non è accessibile al pubblico, contenendo i locali tecnici e le UTA a servizio del terminal, i magazzini per lo stoccaggio dei generi ad uso dei locali commerciali, F&B e duty free e la predisposizione per gli spogliatoi ad uso del personale aeroportuale.

Parcheggi: l'area dei parcheggi è prevista in altro appalto. Valgono le norme di applicazione di cui ai punti 4.2.3 e 8.2.3 del D.M. 236/8.

2.2. Norme generali degli edifici

E' stata rispettata la norma per la quale negli edifici pubblici deve essere garantito un livello di accessibilità degli spazi interni tale da consentire la fruizione dell'edificio sia al pubblico che al personale in servizio, secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.M. 236/89. Per gli spazi esterni di pertinenza degli stessi edifici il necessario requisito di accessibilità si considera soddisfatto se esiste almeno un percorso per l'accesso all'edificio fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

Unità ambientali e loro componenti: per le unità ambientali e loro componenti come porte, pavimenti, infissi esterni, arredi fissi, terminali degli impianti, servizi igienici, percorsi orizzontali, scale rampe, ascensori, valgono le norme stabilite ai punti 4.1 e 8.1 del D.M. 236/89. Gli accessi pubblici all'edificio sono tutti conformi alle norme stabilite dal D.M. 236/89 e avvengono dal piano terra.

Porte: di larghezza tale da consentire un agevole transito anche da persona su sedia a ruote, il dislivello massimo della soglia, a profilo arrotondato, tra esterno ed interno non supera i 2,5 cm di altezza. Le aperture ad anta e quando vetrate sono dotate di opportuno accorgimento per la sicurezza per la loro facile individuazione. Le maniglie sono del tipo a leva dall'esterno e, se coincidente con l'uscita di sicurezza, dotate di maniglione antipanico dall'interno. Le porte di ingresso alla hall landscape sono del tipo scorrevole, con sistema automatico di apertura, così come le porte delle bussole dei gates di partenza.

Pavimenti: sono complanari e non sdrucciolevoli, gli stati di supporto sono idonei a sopportare nel tempo la pavimentazione ed i sovraccarichi previsti nonché ad assicurare il bloccaggio duraturo degli elementi costituenti la pavimentazione stessa.

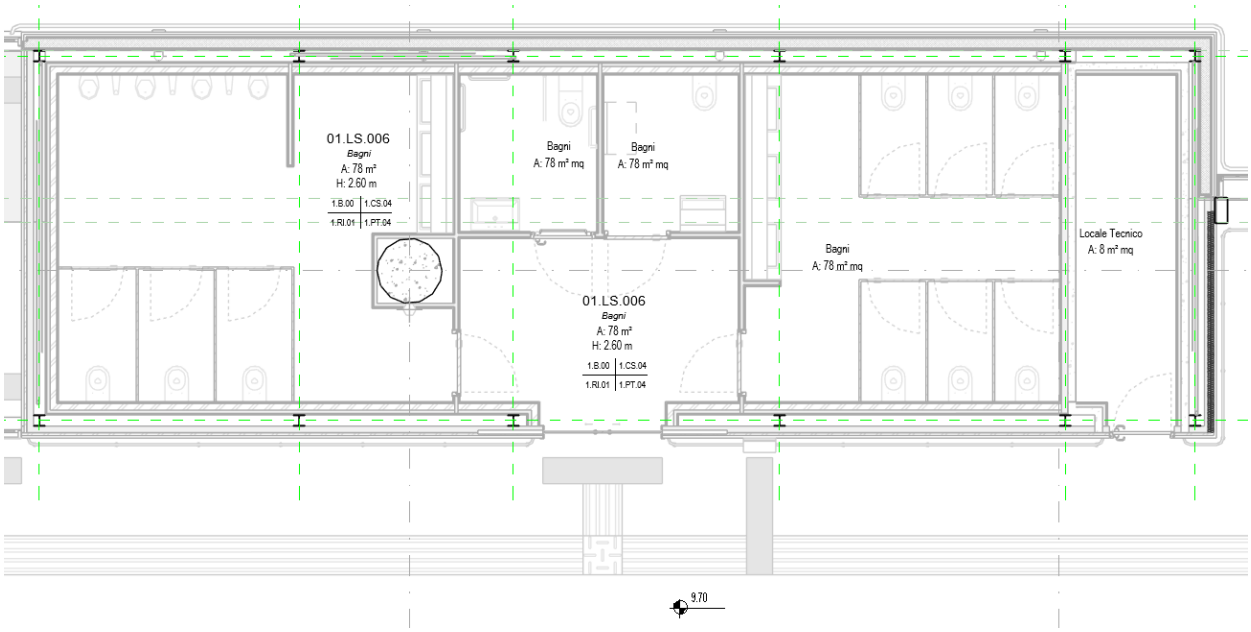
Arredi fissi e mobili: non costituiscono ostacolo o impedimento per lo svolgimento delle attività anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria. I banconi dei check-in, del controllo passaporti o dei punti di informazione o attenzione della sala amica e le zone di attesa hanno tutte le caratteristiche per lo svolgimento delle attività da parte delle persone disabili.

Corridoi e percorsi: hanno un andamento continuo. Le variazioni di direzione sono ben evidenziate, senza variazione di livello anche in considerazione della particolare condizione della percorribilità dei connettivi, data la destinazione dell'edificio, da parte di carrelli o trolley. La larghezza dei connettivi garantisce facile accesso a tutti gli ambienti serviti e consente l'inversione di direzione a una persona su sedia a ruote. L'apertura delle porte non ingombra i corridoi di distribuzione.

Scale interne: hanno un andamento regolare e un corretto rapporto tra pedata e alzata, la larghezza permette il passaggio di due persone contemporaneamente. Il corrimano è continuo e sono state previste le fasce di segnalazione dei gradini.

Ascensori: hanno caratteristiche tali da essere utilizzati da persone su sedie a ruote.

Servizi igienici pubblici: per i servizi igienici valgono le norme contenute ai punti 4.1.6 e 8.1.6 del D.M. 236/89. È garantito un servizio igienico attrezzato per ogni nucleo di servizi installati.



Schema tipologico blocco servizi igienici

Segnaletica: per la segnaletica sono state rispettate le norme stabilite al punto 4.3. del D.M. 236/89. Considerata la particolare destinazione d'uso dell'edificio e avendo come criterio formatore del progetto il principio dell'orientamento in generale sarà posta particolare attenzione alla predisposizione della segnaletica. Inoltre, per permettere anche ai non vedenti l'accesso a tali informazioni, saranno predisposti punti informativi dotati di tabelle con scritte in Braille [mappe tattili]. I punti informativi saranno ben riconoscibili e ubicati in corrispondenza delle aree più significative. I percorsi tattili interni sono in elementi in PVC incollati sulla pavimentazione interna.

Raccordi alla normativa antincendio: Per i raccordi alla normativa antincendio, ferme restando le disposizioni vigenti in materia di sistemi di via di uscita, valgono le norme stabilite al punto 4.6 del D.M. 236/89 e le Linee Guida per la Valutazione della Sicurezza Antincendio nei luoghi di lavoro ove siano presenti persone disabili espresse nella Circolare del Ministero dell'Interno 1 marzo 2002, n.4, al fine di prevenire e contenere i rischi d'incendio anche per le persone con ridotta o impedita capacità motoria. Il sistema delle vie di uscita consente un deflusso attraverso percorsi lineari e senza ostacoli, chiaramente individuabile.

L'elaborato relativo al superamento delle barriere architettoniche ha la sigla SBA nella codifica ed è il seguente:

AI015P	E	L1	00	SBA	PL	01	PLANIMETRIA GENERALE SBA E PPO	1:200

L'elaborato riporta i percorsi accessibili alle persone disabili, sia con ridotta capacità motoria sia con ridotta capacità sensoriale. Premettendo che per la destinazione d'uso dell'edificio in oggetto tutti gli spazi sono stati dimensionati per l'accessibilità per le persone con ridotta capacità. Quindi nell'elaborato sono stati evidenziati i percorsi liberi da ostacolo.

Nell'elaborato grafico sono rappresentati i percorsi pubblici accessibili principalmente dai passeggeri, all'ingresso dei quali sono posizionate le mappe tattili e anche quando i percorsi tattili si interrompono, tutti i locali e i percorsi mantengono le caratteristiche di accessibilità.

3. PRINCIPI GENERALI RELATIVI AI PERCORSI TATTILI PER DISABILI VISIVI

3.1. Guide Naturali

La guida naturale" si intende una particolare conformazione dei luoghi, tale da consentire al disabile visivo di orientarsi e di proseguire la sua marcia senza bisogno di altre indicazioni. Un classico esempio può essere rappresentato da un marciapiede che sia fiancheggiato dal muro continuo di un edificio, che non presenti rientranze o sporgenze e che non sia interrotto da ostacoli fissi o pericoli. In una tale situazione il cieco cammina basandosi sugli indizi acustici come quelli rappresentati dall'eco del muro o dal rumore del traffico parallelo, se presente o su altri indizi. Il bastone bianco viene usato con movimento pendolare per sondare la presenza di eventuali ostacoli. Anche un muretto basso, il cordolo di una aiuola o una siepe se continui possono costituire una guida naturale, ma in questo caso la loro presenza può essere avvertita soltanto per mezzo del bastone. Nell'ambito delle stazioni sono chiaramente identificate come idonee le seguenti componenti architettoniche:

- Corridoi di larghezza massima di m. 2.00;
- Rampe di larghezza massima di m. 2.00, fornite di corrimano o parapetti continui su entrambi i lati;
- Sottopassaggi di larghezza massima di m. 2.50;
- Passerelle aeree di larghezza massima di m. 2.50;
- Scale fisse fornite di corrimano continuo su entrambi i lati;
- Scale mobili;
- Tappeti mobili.

Quando nella progettazione si utilizzeranno le suddette componenti come percorsi-guida per disabili visivi, non sarà necessaria alcuna integrazione di guida artificiale, salvo ovviamente prevedere nelle interruzioni elementi di raccordo di quest'ultima che garantiscano la continuità.

3.2. Percorsi tattili (guide artificiali)

L'esigenza di una maggiore autonomia dei disabili visivi nei loro spostamenti si va sempre più affermando come conquista sociale della categoria. Tale esigenza di autonomia è particolarmente sentita in alcuni luoghi che costituiscono nodi nevralgici per la mobilità. Per ovviare a tali problemi e contribuire in maniera rilevante a favorire gli spostamenti autonomi dei disabili visivi, non vedenti e tutte le categorie di persone che hanno difficoltà ad utilizzare i servizi pubblici, è utile adottare un sistema costituito da particolari superfici tattili, articolate in codici informativi di semplice comprensione, che consentono la realizzazione di piste tattili e che forniscono informazioni e criteri di orientamento utili anche ai normovedenti, ma preziosi ed insostituibili in special modo per le persone con disabilità visive e i non vedenti, consentendo loro un'indipendenza ed una sicurezza altrimenti non ipotizzabili.

Il sistema tattile dovrà essere costituito da elementi modulari di pavimentazione che forniscono informazioni direzionali e avvisi situazionali attraverso quattro differenti canali: il senso tattile plantare o più esattamente il senso cinestesico, (ossia le sensazioni provocate dai movimenti dei muscoli nella normale attività motoria), il senso tattile manuale (attraverso il bastone bianco), l'udito e il contrasto cromatico (per gli ipovedenti).

Il sistema di riferimento dovrà fornire informazioni tattili, differenziando la conformazione della sua superficie rispetto all'intorno e delle diverse parti della sua superficie tra loro (informazione tattile plantare o con l'uso del bastone). Dovrà fornire informazioni acustiche provenienti dalla punta del bastone o dalla suola della scarpa, in conseguenza della differente risposta sonora del materiale che forma il percorso tattile rispetto a quello del resto della pavimentazione, quando questo sia diverso.

Dovrà fornire anche informazioni visive, attraverso il contrasto cromatico e di luminanza, in qualunque situazione ed evitando qualsiasi possibilità di abbagliamento tra il percorso e l'intorno e tra i diversi

elementi indicatori del percorso stesso, a beneficio degli ipovedenti, ma anche degli stessi normovedenti.

3.3. Codifica e linguaggio degli elementi tattili

La parte tattile consiste, come è noto, in superfici dotate di rilievi appositamente studiati per essere percepiti sotto i piedi, da installare sul piano di calpestio in colore contrastante con il resto della pavimentazione, per consentire a non vedenti ed ipovedenti “l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo", così come prescritto dalla normativa vigente (D.P.R. 503/1996, D.M. 236/1989, D.P.R. 380/2001). Queste superfici sono articolate in codici informativi di semplice comprensione, che consentono la realizzazione di percorsi-guida o piste tattili, e cioè di veri e propri itinerari guidati, come anche di semplici segnali tattili, e cioè delle indicazioni puntuali necessarie a far individuare un punto di interesse, come una fermata di autobus o un semaforo. I sei codici, ritenuti necessari anche dalla Commissione Barriere Architettoniche presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono:

"DIREZIONE RETTILINEA",

"ARRESTO/PERICOLO",

"PERICOLO VALICABILE",

"INCROCIO",

"ATTENZIONE/SERVIZIO",

"SVOLTA OBBLIGATA a 90°".

Il sistema tattile è già diffuso fin dal 1995 in decine di migliaia di luoghi in Italia e in altri Stati. Ad esso sono state apportate alcune modifiche per renderlo meglio percepibile e più funzionale e anche per adeguarlo alle indicazioni contenute nelle norme a livello europeo.

3.4. I materiali utilizzati

Il sistema LOGES-VET-EVOLUTION è prodotto da varie ditte in diversi materiali. Per il progetto in questione si è deciso di utilizzare gli elementi in quarzo cemento per l’esterno e in pvc per l’interno. In entrambi i casi la differenza fra il materiale dei percorsi tattili e quelli delle pavimentazioni contigue risulta rilevabile attraverso il suono, e la differente scorrevolezza del bastone fra i percorsi tattili e i pavimenti. La differenza cromatica aumenta la identificazione del percorso anche da parte di persone ipovedenti.

4. PRESCRIZIONI PROGETTUALI GENERALI

Il percorso tattile è costituito da una fascia lineare larga 60 cm. composta da elementi modulari sui quali sono impressi i codici necessari a fornire le informazioni direzionali e gli avvisi situazionali. E' da evitare un affollamento di segnali in poco spazio: un eventuale cambio di direzione a 90° ha valore nei grandi spazi, cioè quando le curve si susseguono a distanza notevole l'una dall'altra – almeno una decina di metri – nel breve invece deve prevalere la semplicità di segnalazione e la linearità di informazione. Si descrivono qui di seguito le situazioni particolari di utilizzazione dei codici che si possono incontrare più frequentemente:

- Scale in salita: Striscia di codice di attenzione che sbarra tutto il fronte della scalinata per una larghezza di 20 cm posta a 30 cm dalla base del primo scalino. Stessa segnalazione per ogni successivo pianerottolo ove la dimensione di questo lo consenta (per pianerottoli inferiori a 180cm le strisce di ATTENZIONE / SERVIZIO e PERICOLO VALCABILE, vengono omesse).

- Scale in discesa: Codice di pericolo valicabile; le due strisce contigue sbarrano completamente l'accesso alla scalinata per una larghezza complessiva di 40 cm (20 cm per ciascun codice); il codice a calotte sferiche sarà posto dopo quello di attenzione rispetto a chi sta per discendere la scalinata, lasciando 40-60 cm liberi prima dell'orlo del primo scalino. La stessa segnalazione va ripetuta ad ogni pianerottolo. Nel caso in cui si dovesse verificare l'esistenza di una scala in discesa che inizi immediatamente dopo una porta – situazione da evitare assolutamente nel caso di nuova progettazione data la sua pericolosità per chiunque – il segnale di attenzione per la presenza della porta deve essere sostituito da quello di pericolo valicabile anche prima della porta stessa.

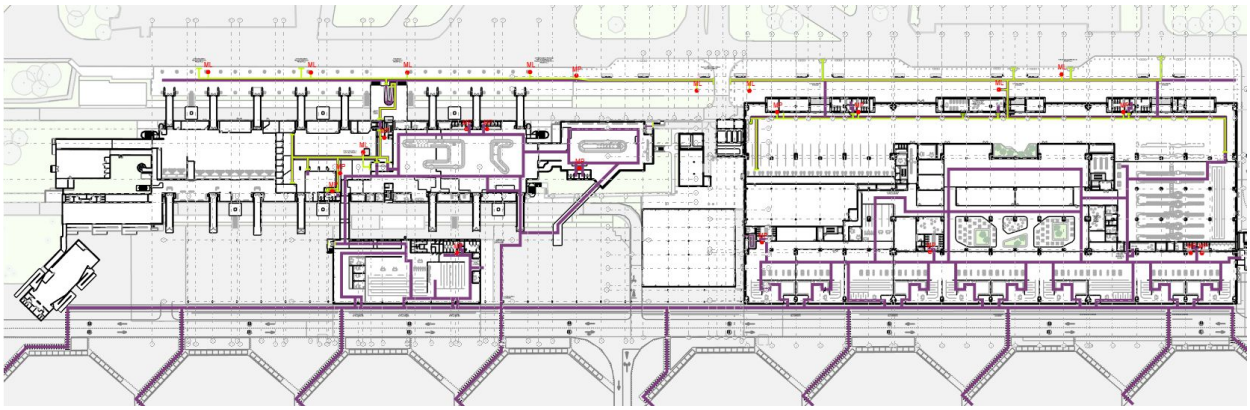
- Fine del percorso tattile: Si possono verificare due casi:

a) il percorso tattile finisce in maniera definitiva e quindi il disabile visivo da quel punto in poi non può fare affidamento su nessuna segnalazione: in questo caso il codice di direzione rettilinea terminerà con un quadrato di cm 60 di codice di attenzione;

b) il percorso tattile si interrompe perché da quel punto inizia un tratto di percorso a guida naturale: il codice di direzione rettilinea terminerà con i canaletti che sfociano sul pavimento normale, senza alcuna segnalazione particolare; l'ultimo tratto del percorso tattile sarà parallelo all'elemento che costituisce la guida naturale e sarà discostato da questa di non più di 40 cm.

5. AMBITI DI APPLICAZIONE

A seguire si dettagliano i tacciati dei percorsi tattili e dei percorsi privi di ostacoli (PPO) nelle aree di pubblico accesso.



Planimetria generale del progetto dei percorsi SBA e PPO

5.1. Ambito 1 - Terminal partenze

Il nuovo edificio avrà diversi accessi/uscite sul fronte nord, collegati alla viabilità e ai parcheggi landside, in continuità con quanto già presente nel terminal attuale. Sul marciapiede esterno sarà presente il percorso tattile che corre longitudinalmente al tracciato viario e comunica gli ingressi del terminal alle piazzole di attesa autobus, ai parcheggi taxi e a quelli privati.

Negli ingressi principali sarà presente una mappa tattile per informare i passeggeri ipovedenti sulla distribuzione interna del terminal e sulla posizione delle aree di attenzione ai passeggeri con esigenze speciali. Nella stessa hall landside, all'interno della bussola centrale, è presente la sala amica, punto di incontro del servizio di assistenza per persone PRM.

Il percorso tattile (tracciato in colore verde) si sviluppa quindi dal marciapiede esterno alla hall interna dove mette in comunicazione gli accessi con la sala amica, i check-in automatici e tradizionali, i F&B e la sala di culto, i servizi igienici e l'ingresso dei filtri di controllo.

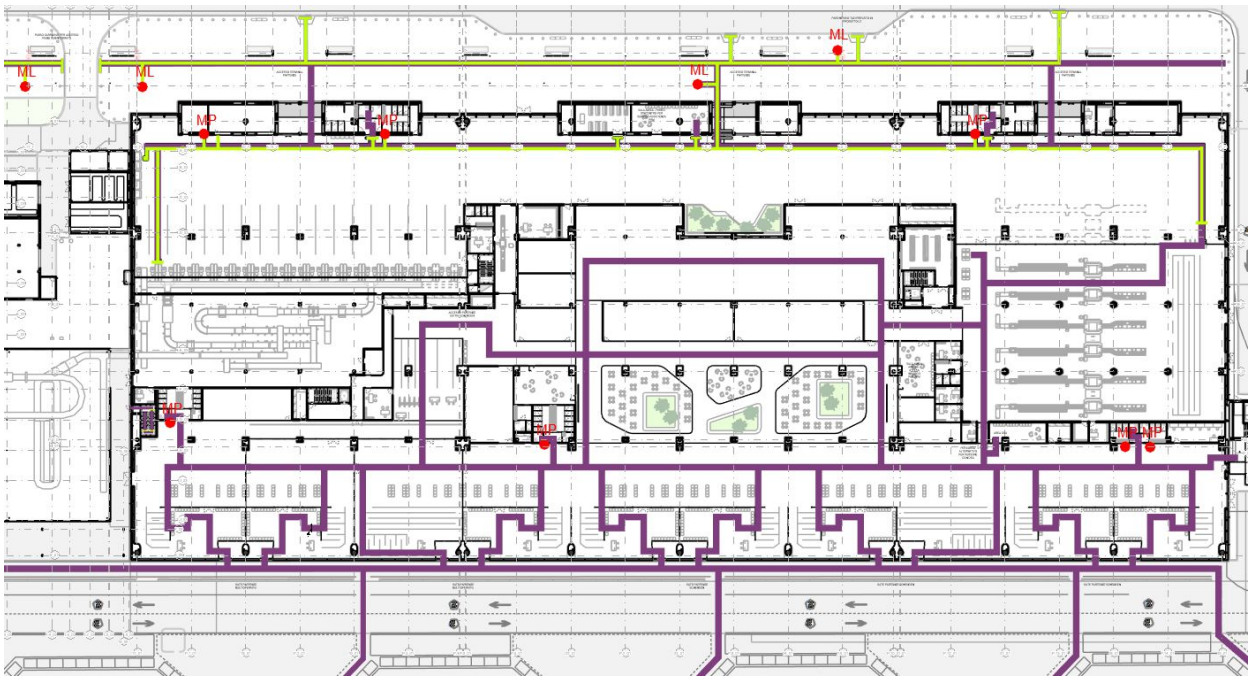
Il progetto architettonico garantisce il rispetto del requisito di accessibilità nelle aree comuni ovvero nelle aree di libero accesso ai passeggeri o al personale disabile o a mobilità ridotta (percorso privo di ostacoli, tracciato in colore viola).

La larghezza dei percorsi è dimensionata in base ai requisiti previsti dalla normativa di riferimento; i vani di accesso agli ambienti interni, e di collegamento con gli spazi esterni, e la pendenza delle rampe di collegamento tra i leggeri dislivelli nei percorsi, soddisfano i requisiti dimensionali minimi prescritti (pendenze limitate mai superiori al 6%). In presenza di porte, inoltre, sono garantiti gli opportuni spazi di manovra.

Il gruppo dei servizi igienici dispone di una toilette per disabili.
Le pavimentazioni degli spazi interni presentano coefficiente nei limiti normativi e, pertanto, soddisfano i requisiti di anti-sdrucciolevolezza.

Si evidenzia che tutti i passeggeri a mobilità ridotta transitanti all'interno dell'aeroporto sono sempre accompagnati dal personale del Gestore addetto all'assistenza, pertanto, non sarà necessaria l'installazione di mappe tattili e di percorsi per non vedenti all'interno dell'area airside.

Il piano mezzanino non è accessibile al pubblico, per cui le scale e i blocchi ascensori interni rispettano la segnaletica prevista per l'uso dei collegamenti verticali da parte del solo personale aeroportuale.



Terminal Partenze - -Sviluppo dei tracciati tattili (in verde) e dei PPO (in viola)

5.2. Ambito 2 - Terminal arrivi

La rifunzionalizzazione del Terminal Arrivi comporta un intervento parziale volto a garantire un grado optimum di funzionalità del terminal fino al 2029. Questo comporta una serie di interventi che interessano solo parte del fabbricato, permettendo comunque l'aumento dei caroselli e dei servizi al passeggero. Il varco attuale viene rifunzionalizzato destinando una delle porte a uscita di sicurezza della sala riconsegna bagagli, l'altra ad ingresso principale del terminal.

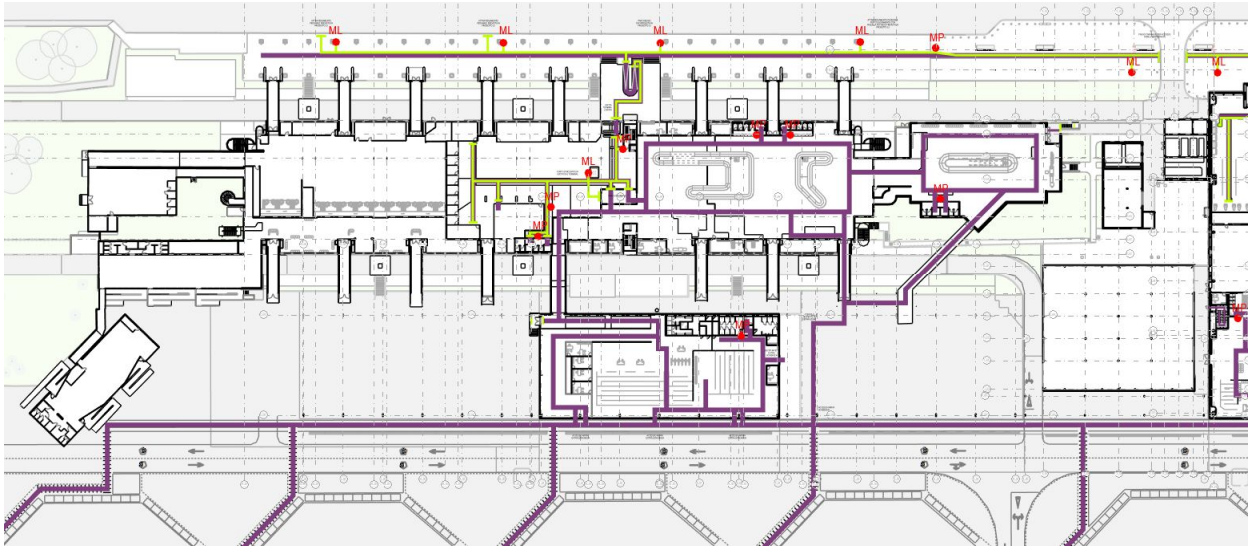
All'interno, i percorsi tattili vengono aggiornati seguendo la nuova distribuzione. All'esterno, in cambio, i precorsi tattili non saranno oggetto di modifica, rimanendo inalterata la posizione dell'ingresso principale, ma verrà sostituita la mappa descrittiva della distribuzione interna.

Il progetto architettonico garantisce il rispetto del requisito di accessibilità nelle aree comuni ovvero nelle aree di libero accesso ai passeggeri o al personale disabile o a mobilità ridotta.

La larghezza dei percorsi è dimensionata in base ai requisiti previsti dalla normativa di riferimento; i vani di accesso agli ambienti interni, e di collegamento con gli spazi esterni, e la pendenza delle rampe di collegamento tra i leggeri dislivelli nei percorsi, soddisfano i requisiti dimensionali minimi prescritti (pendenze limitate mai superiori al 6%). In presenza di porte, inoltre, sono garantiti gli opportuni spazi di manovra.

Il gruppo dei servizi igienici dispone di una toilette per disabili.
Le pavimentazioni degli spazi interni presentano coefficiente nei limiti normativi e, pertanto, soddisfano i requisiti di anti-sdrucciolevolezza.

Si evidenzia che tutti i passeggeri a mobilità ridotta transitanti all'interno dell'aeroporto sono sempre accompagnati dal personale del Gestore addetto all'assistenza, pertanto, non sarà necessaria l'installazione di mappe tattili e di percorsi per non vedenti all'interno dell'area airside.



Terminal Arrivi - Sviluppo dei tracciati tattili (in verde) e dei PPO (in viola)

5.3. Ambito 4 - Avancorpo

Il progetto architettonico garantisce il rispetto del requisito di accessibilità nelle aree comuni ovvero nelle aree di libero accesso ai passeggeri o al personale disabile o a mobilità ridotta.

La larghezza dei percorsi è dimensionata in base ai requisiti previsti dalla normativa di riferimento; i vani di accesso agli ambienti interni, e di collegamento con gli spazi esterni, e la pendenza delle rampe di collegamento tra i leggeri dislivelli nei percorsi, soddisfano i requisiti dimensionali minimi prescritti (pendenze limitate mai superiori al 6%). In presenza di porte, inoltre, sono garantiti gli opportuni spazi di manovra.

Il gruppo dei servizi igienici dispone di una toilette per disabili.
Le pavimentazioni degli spazi interni presentano coefficiente nei limiti normativi e, pertanto, soddisfano i requisiti di anti-sdrucciolevolezza.

Si evidenzia che tutti i passeggeri a mobilità ridotta transitanti all'interno dell'aeroporto sono sempre accompagnati dal personale del Gestore addetto all'assistenza, pertanto, non sarà necessaria l'installazione di mappe tattili e percorsi per non vedenti.

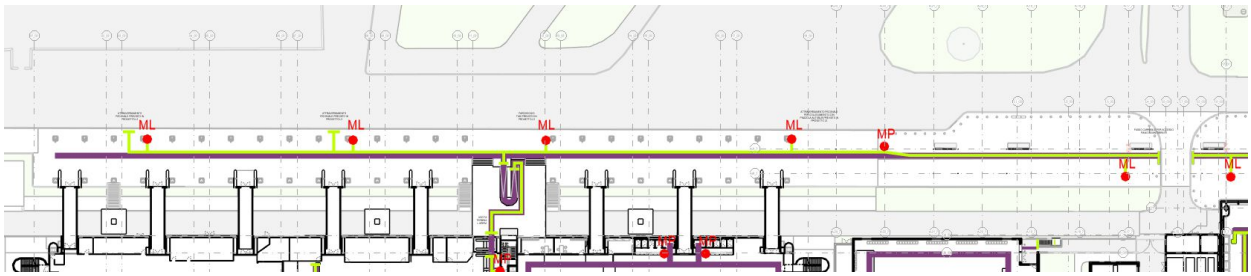
L'avancorpo rappresenta la porta principale di accesso per i passeggeri Schengen e extra-Schengen e per entrambi i percorsi sono garantite le caratteristiche e la presenza di un PPO (tracciato in colore viola).

Avancorpo - Sviluppo dei tracciati tattili (in verde) e dei PPO (in viola)

5.4. Ambito 8 - Sistemazioni esterne landside

L'area aeroportuale si inserisce su un'area relativamente pianeggiante. Per quel che riguarda l'ambito landside, si riportano i percorsi esistenti e previsti sulle aree antistanti il terminal arrivi (dove si conserva il tracciato dei percorsi tattili esistenti, almeno fino all'adeguamento della pensilina esistente con quella di progetto del terminal partenze). Il tracciato recepisce i passaggi pedonali previsti nel progetto di adeguamento dell'area dei parcheggi (progetto L3, in corso d'opera in altro appalto).

In occasione del rifacimento della pensilina attuale per allinearla con quella progettata per il terminal partenze, verranno aggiornati i materiali di finitura delle pavimentazioni esterne e dei percorsi tattili.



Area landside antistante il Terminal arrivi con tracciati tattili (in verde) e PPO (in viola)

Area landside antistante il Terminal partenze con tracciati tattili (in verde) e PPO (in viola)

Nella parte antistante il terminal partenze, il percorso tattile si allinea con quello esistente e continua il suo sviluppo in parallelo all'asse viario. Al suo interno vengono inserite mappe tattili a leggio per l'orientamento dei passeggeri ipovedenti. Il percorso collega gli ingressi principali delle aerostazioni con le piazzole di sosta dei mezzi pubblici e taxi e a tutti i servizi ed esercizi commerciali interni, oltre al banco accettazione del check-in e all'ingresso dei filtri di controllo.

5.5. Ambito 9 - Sistemazioni esterne Airside

L'intervento che si articola sul lato airside si confronta con la zona di collegamento fra i fabbricati aeroportuali e l'apron. Lo studio delle quote e delle pendenze ha dovuto tenere in considerazione diversi aspetti vincolanti quali:

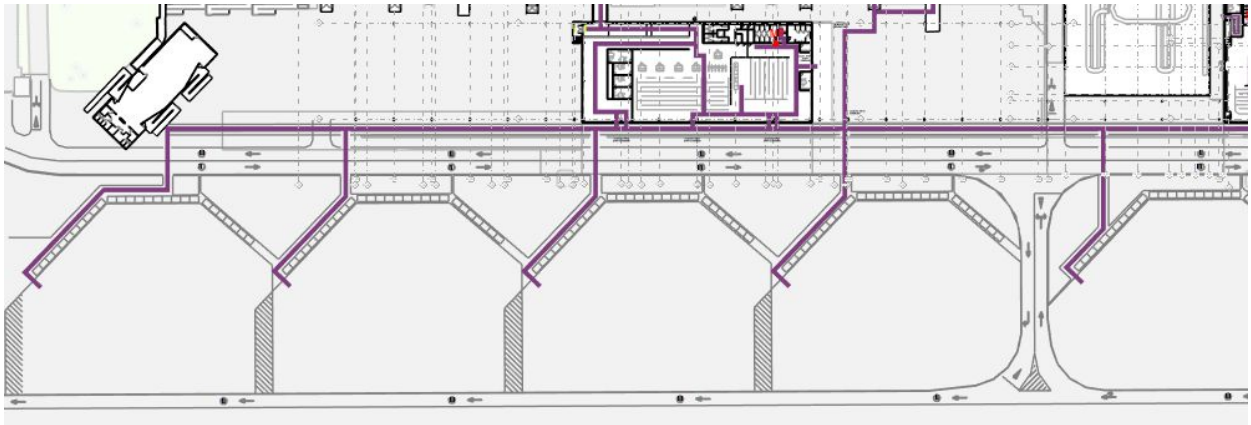
- il percorso pedonale parallelo alle piste, nel quale la presenza di dislivelli deve poter garantire un tracciato agevole per le varie tipologie di passeggeri;

- le diverse quote di calpestio dei vari fabbricati che sono di pubblico accesso dall'airside: Avancorpo (+9.00m) e Terminal Partenze (+9.70m);

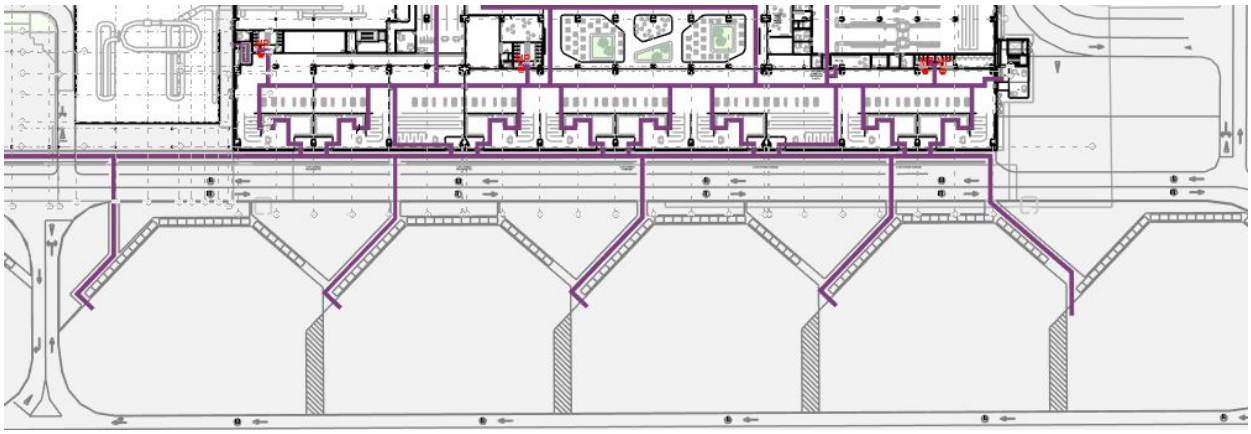
- le interferenze con i percorsi dei mezzi di pista e dei carrellini di trasporto bagagli.

L'area di sistemazioni esterne airside è stata ampliata in fase progettuale per includere la riconfigurazione dell'APRON e conseguire l'aggiornamento funzionale di tutto il sistema aeroportuale. Il PPO (in viola) indica la connessione fra il percorso pedonale parallelo alle piste e le piazzole di soste degli aeromobili.

La rifunzionalizzazione dell'area aeroportuale prevede lo sviluppo di un PPO lungo tutte le aree accessibili al pubblico. Si ricorda che all'interno delle aree aeroportuali è presente un servizio di accompagno per le persone PRM in modo da non necessitare percorsi tattili in airside.



Area airside antistante il Terminal arrivi con tracciato PPO (in viola)



Area airside antistante il Terminal partenze con tracciato PPO (in viola)

6. DICHIARAZIONE DI CONFORMITA' PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE (L. 13/89 E SUCCESSIVE MODIFICHE ED INTEGRAZIONI)

DICHIARAZIONE DI CONFORMITA PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

(L. 13/89 e successive modifiche ed integrazioni)

Il sottoscritto Arch. Maria Camilla Valle nato a Roma
il 26/03/1964 residente a Roma Indirizzo Via Ciro Menotti n 36
iscritto all'albo dei Ordine degli Architetti di Roma al n° 10268
CF VLLMCM64C66H501P con studio in Roma Indirizzo Via Cesare Fracassini
n. 18 tel/cell 06/95226830 PEC valle3@pec.it
in qualità di tecnico incaricato da:_____ nato/a_____
il _____ residente a_____ Indirizzo_____
n._____, per la presentazione di una istanza di

☐ **Permesso di Costruire** ☐ **CILA**

☐ **DIA/SCIA**

per INFRASTRUTTURAZIONE DELL'AEROPORTO DI LAMEZIA TERME ATTRAVERSO LO SVILUPPO DELL'AEROSTAZIONE PASSEGGERI di fabbricato posto in località Comune di S. Eufemia Lamezia Indirizzo Viale Rodolfo Imbrogno n. –
individuato al catasto al foglio 19 p.lla –;

consapevole del fatto che, in caso di false dichiarazioni accertate l'Amministrazione procedente, saranno applicate le sanzioni penali previste con conseguente decadenza dal beneficio ottenuto sulla base della dichiarazione non veritiera (artt.75 e 76 del D.P.R.n° 445 del 28/12/2000), sotto la propria responsabilità

DICHIARA

1. che l'unità immobiliare ha la destinazione **(a)** commerciale
2. che il suddetto progetto consiste nella realizzazione di opere di **(b)** nuova costruzione
3. ☐ che le opere non sono soggette a dichiarazione per il superamento delle barriere architettoniche in quanto_____;

   ☑ che il suddetto progetto è stato redatto in conformità alla L. 13/89 e s.m.i., al Regolamento di attuazione di cui al D_M_ 236/89 e pertanto lo stesso permette di conseguire il grado di **(c)**

   ☑ **accessibilità**
   ☑ **visibilità**
   ☑ **adattabilità**
   come da relazione e schemi dimostrativi allegati al citato progetto;
4. che in merito alle disposizioni di cui all'art. 24 della L. 104/92 ed al D.P.R. 503/96 il progetto:

   ☐ **non è soggetto**;

   ☑ **è soggetto** e trattandosi di edificio o spazio pubblico o privato aperto al pubblico, le opere risultano conformi alle disposizioni impartite dal D.P.R. 24/07/96 n° 503, come da relazione e schemi dimostrativi allegati al progetto;

di essere informato, ai sensi dell'art.10 della legge 675/96 (Legge sulla Privacy), che i dati personali raccolti saranno trattati esclusivamente per fini istituzionali e comunque nei limiti di legge

Roma, _____ Data 21/05/2025

Firma del progettista

VLLMCM64C66H501P/7430010012277723.r6h0LDTrHAPa2WsBhjqk/MVzyMc=

Firmato digitalmente da VLLMCM64C66H501P/7430010012277723.r6h0LDTrHAPa2WsBhjqk/MVzyMc=
Data: 2025.05.21 13:42:59 +02'00'

(1)

ALLEGATI:
- Allegato A (D.M. 14 giugno 1989, n. 236 - Allegato "A");
- Relazione tecnica descrittiva degli interventi previsti (art. 10 punto 2 D.M. 236/89);
- Elaborati grafici.

Gli elaborati grafici, in scala non inferiore ad 1:100, dovranno contenere la visualizzazione generale dei percorsi esterni ed interni ai diversi livelli del fabbricato ed essere corredati con particolari in scala adeguata in attuazione dell'art. 1 punto 3 della Legge n. 13/1989.

(1) Ai sensi dell'art. 38 del D.P.R. n° 445 del 28.12.2000, la dichiarazione è sottoscritta dall'interessato in presenza del dipendete addetto, ovvero sottoscritta e presentata all'ufficio competente unitamente a copia fotostatica non autentica di un documento di identità

(a) residenziale – industriale artigianale – commerciale – turistica – direzionale

(b) manutenzione straordinaria – restauro e risanamento conservativo – ristrutturazione edilizia leggera e/o pesante – ristrutturazione urbanistica – sostituzione urbanistica – nuova edificazione

(c) Tabella riepilogativa a seguire

			ADA	VIS	ACC
Edifici Residenziali	unifamiliari e plurifamiliari privi di parti comuni		●		
	plurifamiliari con non più di 3 livelli fuori terra	unità immobiliari	●	●	
		parti comuni	●		●
	plurifamiliari con più di 3 livelli fuori terra	unità immobiliari	●	●	
		parti comuni			●
	5% alloggi in interventi di edilizia sovvenzionata				●
	spazi esterni alle residenze				●
	quota parte dei posti auto esterni				●
Edifici non Residenziali	Scuole				●
	strutture sociali				●
	locali di riunione o spettacolo e ristorazione	collocamento non obbligatorio	●	●	
		collocamento obbligatorio			●
	locali ricettivi e pararicettivi	collocamento non obbligatorio	●	●	
		collocamento obbligatorio			●
	edifici per il culto		●	●	
	altri luoghi aperti al pubblico	collocamento non obbligatorio	●	●	
		collocamento obbligatorio			●
	luoghi di lavoro aperti al pubblico	collocamento non obbligatorio	●		
		collocamento obbligatorio			●
	spazi esterni				●
	quota parte dei posti auto esterni				●
	quota parte posti in eventuali autorimesse negli edifici aperti al pubblic				●

ADA requisito di adattabilità
VIS requisito di visitabilità
ACC requisito di accessibilità

FRUIBILITA' DI SPAZI E ATTREZZATURE

1. Le opere devono essere concepite e realizzate in modo tale da garantire agli utenti la massima fruibilità, accessibilità, visitabilità e adattabilità degli spazi in funzione della destinazione d'uso. Inoltre, dovranno essere considerate le specifiche esigenze degli utenti portatori di handicap motorio e/o sensoriale in ordine alle problematiche relative alla accessibilità e fruibilità di spazi e delle attrezzature.
2. Per accessibilità si intende la possibilità, anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere l'edificio e le sue singole unità immobiliari e ambientali, di entrarvi agevolmente e di fruime spazi ed attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza ed autonomia.
3. Per visitabilità si intende la possibilità, anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare. Sono spazi di relazione gli spazi di soggiorno o pranzo dell'alloggio e quelli dei luoghi di lavoro, servizi ed incontro, nei quali il cittadino entra in rapporto con la funzione ivi svolta.
4. Per adattabilità si intende la possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati, allo scopo di renderlo completamente ed agevolmente fruibile anche da parte di persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

ACCESSIBILITÀ deroga all'installazione dell'ascensore; restano valide tutte le altre prescrizioni previste per l'accessibilità.
ADATTABILITÀ possibilità di installazione nel tempo di meccanismi di sollevamento (ascensore o servo-scala).